CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 101 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 30 avril 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 30 avril 2018

● (1530)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la réunion numéro 101 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42e législature ouverte. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur la mise à jour des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada.

Bonjour, monsieur le ministre Sohi, nous sommes très heureux que vous puissiez vous joindre à nous aujourd'hui en compagnie de vos fonctionnaires.

Je vous cède la parole, monsieur le ministre.

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'infrastructure et des Collectivités): Merci et bonjour à tous. Je vous remercie de m'avoir invité encore une fois à parler de notre plan d'infrastructure à long terme. Je suis heureux d'être de retour. Je suis accompagné de certains de mes employés, qui m'aideront durant l'exposé et m'aideront aussi à répondre aux questions des membres du Comité.

Je sais que, durant votre examen, vous avez entendu les commentaires de différentes organisations et de différentes personnes, y compris le directeur parlementaire du budget, et je tiens à vous remercier d'avoir réalisé l'étude, parce qu'elle nous aidera à comprendre l'importance de l'infrastructure.

J'aimerais revenir sur certaines des préoccupations qui ont été soulevées durant ces comparutions.

Durant la comparution du directeur parlementaire du budget, le Comité a demandé des explications sur le risque et l'historique des fonds inutilisés. Permettez-moi de vous assurer que tous les fonds qui ne sont pas dépensés au cours d'une année sont reportés aux exercices suivants afin de demeurer disponibles pour les projets et les programmes auxquels ils ont été alloués.

Nos organisations partenaires le savent et le comprennent bien, et vous avez entendu certaines d'entre elles. La FCM, la FQM et l'Association des municipalités de l'Ontario ont toutes fait remarquer que la façon dont les fonds fédéraux sont versés pour les projets ne suscitait aucune inquiétude. Cependant, elles ont souligné la rapidité avec laquelle les ententes bilatérales sont signées, malgré leur complexité. Nos partenaires savent que, aussitôt les décisions prises, les projets peuvent commencer immédiatement.

Durant l'élaboration de notre plan Investir dans le Canada, nous avons travaillé en très étroite collaboration avec ces organisations ainsi qu'avec nos partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones. Notre plan est le fruit de ces consultations. Il a été conçu pour favoriser la croissance économique, bâtir des collectivités inclusives et soutenir une économie verte à faibles émissions de carbone.

Notre plan est implanté en deux phases, et il est mis en oeuvre par 14 ministères fédéraux. La première phase comprend 14,4 milliards de dollars et 34 programmes. Tous ces programmes sont en cours, et plus de 28 000 projets ont été approuvés au titre de ces programmes, pour une valeur totale de plus de 11 milliards de dollars.

Laissez-moi vous donner quelques exemples de ce que cela signifie dans nos collectivités.

Le Programme d'aide préscolaire aux Autochtones est un programme important qui met l'accent sur le développement des enfants des Premières Nations et des enfants inuits et métis et des membres de leur famille qui vivent à l'extérieur des réserves. Dans le cadre de la première phase de notre plan, on a réalisé des projets à 100 endroits un peu partout au Canada afin d'améliorer l'accessibilité, la santé et la sécurité, d'offrir des possibilités d'apprentissage, à l'extérieur, et de répondre aux besoins spéciaux. Plus de 4 000 enfants et leur famille bénéficient de ces investissements, grâce auxquels ils peuvent acquérir des connaissances sur leur culture et leur langue dans des installations qui sont plus saines et où ils ont accès à des outils d'apprentissage modernes.

Au Nouveau-Brunswick, les investissements fédéraux effectués par l'entremise de Ressources naturelles Canada ont aidé à créer le premier réseau de recharge pour véhicules électriques. Les propriétaires de véhicules électriques peuvent maintenant rouler sans inquiétude tout en aidant à réduire notre empreinte carbone.

À Vancouver, plus de 40 % des stations du SkyTrain sont maintenant munies de la technologie d'identification par radiofréquence, ce qui permet aux usagers physiquement handicapés de passer les postes de péage sans avoir besoin d'aide.

À Edmonton, ma ville, de récentes rénovations à Balwin Place permettent d'offrir 25 nouveaux logements abordables grandement nécessaires pour soutenir nos citoyens les plus vulnérables. Ces logements offrent la stabilité et un refuge sûr à des familles et permettent aux membres d'avoir accès à des possibilités d'étudier et d'apprendre, de faire partie d'un groupe de voisins, de trouver un travail et de tisser des liens dans la collectivité.

Tandis que nous soutenions ces premiers projets, nous avons aussi travaillé en collaboration avec nos partenaires pour élaborer un plan à long terme visant à soutenir des projets de grande envergure qui prennent plus de temps à planifier et à concevoir. Mon ministère travaille actuellement en étroite collaboration avec ses partenaires pour signer les ententes bilatérales aux termes desquelles 33 milliards de dollars seront versés pendant la durée de vie du plan.

Emploi et Développement social Canada a signé avec la plupart des provinces et des territoires des ententes bilatérales liées à son programme de 7 milliards de dollars sur l'apprentissage et la garde des jeunes enfants.

Je suis aussi fier de dire que, aujourd'hui, le ministre Duclos a signé la première stratégie de logement, le premier accord à long terme sur le logement avec la province de l'Ontario. Transports Canada a lancé son Fonds national des corridors commerciaux, d'une valeur de 2 milliards de dollars, et il examine plus de 100 demandes de projets de partout au Canada.

Comme le maire d'Edmonton est président du Caucus des maires des grandes villes, Don Iveson vous l'a dit, nous écoutons les municipalités. Selon nous, les administrations locales sont des partenaires précieux, et ils le savent. En investissant dans l'amélioration des services de transport en commun, nous permettons aux gens de passer plus de temps en famille. En investissant dans des installations de traitement de l'eau plus modernes, nous permettons aux parents d'avoir l'esprit tranquille en sachant que l'eau qu'ils donnent à boire à leurs enfants est sûre. En investissant dans le logement abordable, nous donnons aux femmes et aux enfants qui fuient la violence familiale un endroit où vivre en toute sécurité.

Nous sommes impatients de nous appuyer sur nos succès et de continuer à investir dans des projets d'infrastructure qui amélioreront concrètement la vie des Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Merci beaucoup de m'avoir invité.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre Sohi.

Nous allons maintenant passer aux questions des membres du Comité et à M. Chong.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui devant nous. J'ai simplement deux ou trois questions pour vous.

Admettez-vous que le plan d'infrastructure de votre gouvernement n'a pas atteint ses cibles en ce qui a trait à la création d'emplois et à la croissance du PIB?

● (1535)

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous examinons la croissance économique de notre pays au cours des deux dernières années et demie, on constate qu'il s'agit de la plus forte croissance économique des 40 dernières années et que plus de 600 000 emplois ont été créés grâce à la réduction des impôts de la classe moyenne, à des investissements favorables aux familles avec enfants, afin que celles-ci aient plus de ressources pour aider à payer les coûts élevés liés à l'éducation des enfants, et aux 11 milliards de dollars investis ou approuvés pour les collectivités de partout au pays afin qu'elles puissent construire de meilleurs systèmes de transport en commun, des logements abordables, des infrastructures pour la petite enfance et des infrastructures d'eau d'égout. Nous sommes très sûrs que notre plan fonctionne. Il participe à la croissance de notre économie et contribue à bâtir des collectivités plus durables; nous sommes fiers des investissements que nous faisons.

L'hon. Michael Chong: Eh bien, monsieur le ministre, le budget du gouvernement d'il y a deux ou trois ans prévoyait une croissance de 0,6 % du PIB en raison des investissements en infrastructure, ce qui s'élève à environ 12 milliards de dollars par année, mais le DPB affirme qu'on peut seulement s'attendre à environ 0,2 % de hausse, soit le cinquième de 1 % de croissance du PIB, c'est-à-dire seulement 4 milliards de dollars par année en raison de ces investissements dans l'infrastructure. Par conséquent, nous avons perdu un demi de 1 % de la croissance prévue du PIB à cause de l'inaction du gouvernement en matière d'infrastructure.

Pour ce qui est de la création d'emplois, le DPB déclare que seulement environ 11 000 emplois au cours de la dernière année peuvent être attribués au plan d'infrastructure du gouvernement. Encore une fois, c'est beaucoup moins que ce qui était prévu dans les documents du gouvernement d'il y a plusieurs années.

Je dirais aussi que la fameuse affirmation selon laquelle le Canada affiche la meilleure croissance du PIB au sein des pays du G7 est un peu trompeuse, parce que nous n'affichons pas une très bonne croissance du PIB par habitant. Au bout du compte, si on affiche des taux de croissance de la population élevés, cela masque la croissance du PIB par habitant. Si on regarde les chiffres par habitant, on parle d'environ un demi de 1 % de plus d'après les projections du gouvernement au cours des trois prochaines années. C'est en fait une croissance du PIB assez catastrophique, et c'est la raison pour laquelle les Canadiens accumulent autant d'endettement des ménages, tout simplement pour composer avec le coût de la vie.

Je veux vous poser une autre question. Admettez-vous au moins que le gouvernement n'a pas fourni de façon franche l'information sur l'infrastructure? Le DPB a signalé qu'il était difficile d'obtenir de l'information des ministères et organismes gouvernementaux. Il a déclaré en mars que seulement 10 000 projets avaient été cernés durant la phase un du plan du gouvernement, et, le 19 avril, vous avez fourni plus d'informations selon lesquelles 20 000 projets avaient été cernés. Tous les quelques mois, il semble y avoir de nouveaux renseignements qui sont différents ou qui changent la situation.

Ce qui nous inquiète, en tant que députés, c'est que le gouvernement ne maîtrise pas son plan de 188 milliards de dollars sur 12 ans. Il s'agit d'une des plus importantes initiatives du gouvernement du Canada, et nous ne sommes pas très convaincus que les divers ministères et organismes du gouvernement ont les choses bien en main dans le cadre du plan global quant à savoir où l'argent est dépensé et la façon dont on s'assurera de maximiser le rendement de l'argent des contribuables Canadiens.

L'hon. Amarjeet Sohi: Pour commencer, merci beaucoup de reconnaître l'importance de nos investissements dans les collectivités canadiennes. On parle de 180 milliards de dollars, le double de ce qui a été investi dans le passé. Nous mettons à jour régulièrement l'information en fonction des renseignements que nous fournissent nos partenaires.

Comme vous pourrez le comprendre, les projets que nous finançons sont des projets municipaux et provinciaux, et ce sont ces intervenants qui les financent et les réalisent. Nous comptons sur des partenariats et sur la communication régulière de renseignements mis à jour, et dès qu'on nous fournit de nouveaux renseignements, eh bien, nous mettons à jour notre site Web. N'hésitez pas, s'il vous plaît, à visiter notre site Web, aussi.

L'hon. Michael Chong: Je comprends, monsieur le ministre, mais l'une des choses que vous avez dites dans votre déclaration préliminaire ne fait que confirmer ce que j'ai dit. Sauf votre respect, vous avez dit dans votre déclaration préliminaire que les fonds d'infrastructure ne deviennent pas périmés, cependant, durant les élections, vous et votre parti avez dit que c'était le cas. En fait, à la page 14 du programme de votre parti, durant les dernières élections, vous avez reconnu que les fonds d'infrastructure qui ne sont pas utilisés deviennent périmés.

Vous avez beaucoup critiqué le fait que le gouvernement précédent avait permis une telle mesure et vous avez promis de vous assurer qu'aucun fonds destiné à l'infrastructure dans les collectivités n'allait devenir périmé, et que vous alliez automatiquement majorer le transfert de la taxe sur l'essence à la fin de chaque exercice pour vous assurer qu'aucun montant ne serait laissé inutilisé.

J'espère que vous pouvez comprendre notre confusion en tant que députés lorsque nous entendons une chose, un jour, puis une autre, le lendemain. Cela fait en sorte qu'il est très difficile pour nous de demander des comptes au gouvernement au sujet de ce qui constitue une énorme priorité pour le gouvernement en matière de dépenses.

● (1540)

L'hon. Amarjeet Sohi: Les seules situations où des fonds d'infrastructure deviennent périmés, c'est lorsqu'ils ne sont pas associés à un projet ou un programme. Nous avons une situation où nous avons transféré 30 millions de dollars au Fonds de la taxe sur l'essence parce que ces 30 millions de dollars n'étaient pas liés à un projet ou à un programme précis.

Je suis très fier des partenariats que nous avons pu créer avec nos municipalités, les provinces, le secteur sans but lucratif et les collectivités autochtones. Ils sont très heureux de l'approche que nous avons adoptée, et c'est ce qu'ils nous ont dit directement. Certains d'entre eux ont aussi présenté des déclarations, ici même.

Nous sommes ici pour travailler au nom des Canadiens. Nous sommes ici pour bâtir l'infrastructure qui permettra d'améliorer la vie des Canadiens, et c'est exactement ce que nous faisons. Les exemples que j'ai cités illustrent en quoi un meilleur système de traitement des eaux usées permet aux collectivités d'avoir accès à de l'eau propre ou comment on peut améliorer l'accessibilité aux infrastructures.

[*Français*]

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur le ministre, si vous voulez poursuivre ce que vous disiez en réponse à la question de notre cher collègue de l'opposition, je serai heureux de vous accorder un peu de mon temps de parole.

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Si vous me le permettez, j'aimerais vous transmettre mes plus sincères condoléances à l'occasion du décès de votre frère. C'est une période très difficile, et sachez que nous sommes tous solidaires de vous et de votre famille.

La raison pour laquelle nous avons tant mis l'accent sur l'infrastructure, en plus des autres initiatives, c'est pour nous assurer que notre économie prospère grâce à la mise en place d'un plan à long terme permettant de tirer parti non seulement du potentiel des gens, mais du potentiel économique, de façon à aider à créer des emplois, 600 000 nouveaux emplois. Ces emplois sont occupés par des gens bien réels. Un travailleur mis à pied qui retourne au travail peut nourrir sa famille. Un emploi veut dire beaucoup pour cette famille précise, et c'est donc 600 000 familles qui ont été touchées positivement par ces emplois. En outre, en créant de meilleurs systèmes de transport en commun, on permet aux gens de passer plus de temps en famille, plutôt que dans des embouteillages. De plus, les installations de loisirs et culturelles permettent aux collectivités d'offrir des modes de vie sains à leurs résidents.

Ce sont des investissements importants qui touchent les gens, et nous sommes très fiers de les avoir faits.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Dans le budget de 2017, nous avions proposé que 33 milliards de dollars soient versés dans le cadre des ententes bilatérales conclues par Infrastructure Canada avec les provinces et les territoires.

Pourriez-vous nous dire combien d'ententes ont été signées et nous informer de l'avancement de celles qui sont encore en négociation?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: L'une des raisons pour lesquelles je me suis présenté aux élections fédérales, c'était pour promouvoir un financement durable, à long terme et prévisible pour les municipalités. Je viens du milieu municipal. Depuis environ 40 ans, les municipalités demandent un financement durable et prévisible à long terme. Nous sommes fiers de le leur offrir. Nous sommes au beau milieu de négociations d'accords bilatéraux, de plans décennaux. Nous avons signé des accords avec sept provinces et territoires, et un certain nombre d'autres provinces signeront bientôt elles aussi un accord. Les négociations avancent avec le reste des provinces.

C'est transformateur. On fournit ainsi de la certitude et de la prévisibilité. On permet aux municipalités de savoir combien d'argent elles auront au cours des 10 prochaines années afin qu'elles puissent bâtir les systèmes de transport en commun ou les infrastructures de loisirs et culturelles dont elles ont besoin. Nos partenaires nous l'avaient demandé, et nous le leur donnons.

● (1545)

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

À ce jour, plus de 28 000 projets ont été approuvés, dont plus de 2 100 viennent du Québec. Dans la circonscription d'Alfred-Pellan, que je représente, plus de 70 projets ont été avalisés.

Est-il possible de connaître le processus de sélection et d'approbation des projets?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous sommes fiers des partenariats que nous avons réussi à créer avec les provinces et les municipalités. En tant que gouvernement fédéral, nous ne sélectionnons pas les projets. Il revient aux administrations locales de cerner leurs priorités. Nous respectons la capacité des municipalités de choisir les projets. Les 28 000 projets dont j'ai parlé ont tous été choisis et priorisés par les administrations locales en partenariat avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. C'est quelque chose que nous respectons, parce que nous comprenons que les collectivités locales connaissent leurs besoins, et que c'est mieux de leur confier ce travail que de laisser Ottawa leur dicter leurs besoins. Nous comptons sur les collectivités locales pour nous dire à nous tous, à Ottawa, de quelle façon nous pouvons être des partenaires dans la réalisation des aspirations des citoyens locaux.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Certains types de projets demandent-ils plus de temps pour être approuvés? Si oui, pourquoi?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: L'approbation des projets dépend de leur complexité. Nous avons approuvé notre processus. Nous avons simplifié l'information dont nous avions besoin. Nous communiquons plus de renseignements à nos partenaires pour les informer de la façon de présenter des demandes et leur préciser les renseignements requis. Nous travaillons avec la FCM et d'autres associations provinciales pour communiquer plus d'information. Nous ne retardons pas les projets de notre côté, nous nous assurons tout simplement que les projets aident à atteindre les objectifs liés à la croissance de l'économie et les autres objectifs que nous avons établis, comme le fait de créer des collectivités inclusives et accessibles ou d'aller de l'avant avec une économie à faibles émissions de carbone. Ce sont les critères que nous appliquons, et notre processus est très rationalisé. Nos partenaires ne nous ont fait part d'aucune préoccupation quant à des retards liés au processus d'approbation.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

La présidente: Madame Sansoucy, c'est à vous.

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Je vous remercie, madame la présidente.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui.

À la suite de l'analyse économique et financière du directeur parlementaire du budget, j'ai trouvé important de déposer une motion, laquelle nous a amenés à faire cette étude. Je remercie les membres du Comité de l'avoir appuyée.

À titre de nouvelle porte-parole en matière d'infrastructure et de collectivités, il y a certains éléments que j'ai besoin de mieux comprendre, comme nous tous d'ailleurs. Les promesses que vous avez faites en matière d'infrastructure ont créé beaucoup d'attentes chez les municipalités, les provinces et les territoires.

L'étude que nous faisons aujourd'hui est importante, parce que nous pourrons donner l'heure juste afin de répondre à ces attentes. Pour ma part, avant d'être députée, j'ai été conseillère municipale. Les municipalités ont une vision très juste de leurs besoins en matière d'infrastructure. Elles savent exactement de quelles nouvelles infrastructures elles ont besoin. Elles ont un plan de mise à niveau des infrastructures existantes. Pour les provinces et les territoires, c'est la même chose. Au Québec, depuis longtemps, il y a des plans quinquennaux en infrastructure, que le monde municipal est toujours impatient de connaître.

Cette étude est donc importante.

Je vais revenir à une question de mon collègue sur les ententes bilatérales. Vous avez fourni un début de réponse, mais j'aimerais savoir si vous vous êtes donné une date limite pour signer l'ensemble des ententes.

On est à la veille de la saison qui permet de procéder à des travaux importants. Inévitablement, comme vous l'avez dit dans votre présentation, c'est une fois que les ententes sont signées que les projets peuvent commencer.

Quelles seront les conséquences de ces retards? Quelles mesures allez-vous prendre pour en minimiser les répercussions sur les villes et les municipalités?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Tout d'abord, je tiens à vous remercier encore une fois de la motion et de la volonté du Comité de mener l'étude. Nous avons hâte de voir quelles seront vos recommandations. Nous voulons être ouverts et transparents et nous voulons travailler avec d'autres collègues afin d'améliorer les choses lorsque des améliorations s'imposent.

En ce qui concerne les accords bilatéraux, je tiens à rassurer tout le monde: chaque fois que nous recevons une demande d'évaluation d'un projet, nous ne retenons pas le projet parce que nous n'avons pas signé d'accord bilatéral. Je veux être très clair: nous avons en fait approuvé des projets avant de signer une entente bilatérale en raison des besoins de nos partenaires provinciaux et municipaux. Soyez assuré qu'aucun projet ne sera retardé tant que nos partenaires sont prêts à aller de l'avant pour les réaliser.

Nous avions une date ambitieuse. Nous voulions être prêts à signer les ententes bilatérales en date du 31 mars, et nous y sommes parvenus. Nous sommes prêts depuis quelques mois déjà. Ce n'est qu'une question de temps. Comme vous pouvez le comprendre, un certain nombre de provinces ont suivi leur processus budgétaire, et une province en particulier a changé de leadership. Nous voulons leur donner du temps afin qu'elles soient prêtes à signer ces ententes bilatérales. Du point de vue fédéral, nous sommes prêts dès qu'ils le seront, mais nous respectons leur échéancier et nous voulons nous assurer qu'ils sont prêts à signer, aussi.

● (1550)

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: À la suite de votre mise à jour du 19 avril dernier, une question m'est restée à l'esprit. Vous avez parlé de la proportion de projets qui ont commencé par rapport aux projets approuvés, qui varie d'un programme à l'autre.

Il y a un programme de la SCHL qui vise à doubler les investissements dans le logement abordable. On sait que moins de 6 % des projets approuvés ont déjà commencé, ce qui est peu. J'aimerais vraiment comprendre pourquoi. Tout à l'heure, vous nous avez donné des explications sur les retards, mais en matière de logement abordable et communautaire, les besoins sont tellement grands. La Fédération canadienne des municipalités, d'ailleurs, nous a dit qu'il était très urgent d'agir à cet égard. C'est le programme au sujet duquel j'ai encore le plus de questions.

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Dans le cadre de la première phase d'investissement de 14,4 milliards de dollars, 28 000 projets ont été approuvés. Du nombre, près de 20 000 sont actuellement en cours, ce qui signifie que les travaux sont réalisés. Des milliers de logements sont en cours de rénovation.

Comme vous pouvez le voir, la première phase d'investissement était axée sur la réparation et la remise en état des infrastructures existantes. La grande majorité des fonds de la phase un ont servi à réparer ce que nous avons déjà. De tels travaux sont réalisés dans le domaine du logement abordable, de la remise en état de refuges, de la remise en état de moyens de transport et des infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. Je vais demander à ma SMA de faire le point.

Mme Yazmine Laroche (sous-ministre déléguée, Bureau de l'infrastructure du Canada): Madame la présidente, si vous me le permettez, j'aimerais fournir quelques renseignements de plus.

[*Français*]

Je vais donner un peu plus de détails à propos de ce qui était dans le budget de 2016.

En ce qui a trait à la Société canadienne d'hypothèques et de logement, 15 000 projets ont été approuvés. De ce nombre, presque 10 000 projets ont déjà débuté. Nous pouvons vous fournir plus de détails, si vous le voulez.

Mme Brigitte Sansoucy: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le ministre, merci d'être là.

Je vais concentrer mes réflexions et mes questions sur le rendement des investissements que nous faisons, les résultats, ainsi que la façon dont nous pouvons obtenir des résultats grâce à ces investissements.

Vous avez dit tout à l'heure que nous affichons la plus forte croissance économique des 40 dernières années. Le taux de chômage est à son plus bas, et nous compensons les coûts liés aux impôts fonciers locaux et aux tarifs des eaux usées grâce à nos investissements.

Ce que je constate aussi, c'est un thème lié aux programmes économiques, environnementaux et sociaux réalisés par l'intermédiaire des programmes d'infrastructure, la stratégie sur l'infrastructure, que vous avez mis de l'avant. Nous avons une stratégie sur les corridors commerciaux, une stratégie sur le logement abordable et un plan de protection des océans. Nous avons des programmes de régénération des lacs, de modernisation des ports, et d'autres liés aux eaux navigables, aux villes intelligentes, aux super grappes. Et il y a aussi le programme d'infrastructure global de 180 milliards de dollars que vous avez annoncé il y a deux ans. Tout ça favorise l'égalité, la sûreté, la sécurité, la gérance de l'environnement et la stabilité économique.

Monsieur le ministre, vous avez aussi mentionné l'enveloppe de financement durable et les partenariats que vous avez créés. Je dis « vous », parce que, depuis 2005, le dernier gouvernement libéral avait aussi mis en place la taxe sur l'essence — corrigez-moi si j'ai tort, madame la présidente —, le nouveau pacte pour les villes, et vous avez maintenant élargi tout ça pour inclure nos partenaires, les provinces, ainsi que les municipalités, grâce aux plans stratégiques et à leur intégration dans les plans d'amélioration communautaire.

Pour revenir à mon commentaire initial, pour ce qui est du rendement et des résultats, que pensez-vous de tout ce qui a été mis en perspective vu le fait que tous les ministères travaillent ensemble pour atteindre ces résultats? Que pensez-vous des résultats généraux que vous attendez, non seulement cette année et l'année prochaine, mais dans 10 ans, tandis que ces investissements sont mis en place?

● (1555)

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je l'ai dit tantôt, l'objectif de notre gouvernement consiste à s'assurer d'aider à faire croître l'économie, d'une manière qui fonctionne pour tout le monde, de façon à ce que plus de Canadiens aient accès à la classe moyenne, à des emplois bien payés, et que les Canadiens qui travaillent dur, chaque jour, pour faire partie de la classe moyenne, aient la possibilité d'arriver à leurs fins. Par exemple, les investissements dans le logement abordable permettront aux Canadiens de réussir à participer à l'économie. C'est le genre de résultats que nous recherchons, un résultat qui s'appuie sur la capacité des gens de saisir les occasions.

Le fait d'investir dans les corridors commerciaux rendra notre économie plus efficace en réduisant les embouteillages et en améliorant la circulation des marchandises et des services, et ce, de façon efficiente. C'est le genre de résultats que nous recherchons, comme l'accès aux transports en commun, afin que les gens aient des choix plus durables lorsque vient le temps de se déplacer. C'est le résultat.

Le plan général fonctionne très bien, mais nous reconnaissons aussi que notre pays est très diversifié, pas seulement d'un point de vue culturel, mais aussi du point de vue géographique. Nous devons tenir compte des besoins de chaque collectivité, pas seulement des grandes villes ou des villes de taille moyenne. Nous devons prêter attention aux petites collectivités et aux collectivités rurales et nordiques, et, par conséquent, la création d'un fonds spécial de 2 milliards de dollars destiné à ces collectivités les aidera à définir l'ordre de priorité de leurs besoins afin qu'ils puissent répondre, justement, à leurs besoins grâce aux fonds fédéraux.

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur le ministre, le Comité s'intéresse beaucoup aux questions liées à l'infrastructure, aux collectivités et aux transports. À votre avis, dans quelle mesure est-il essentiel de sortir des sentiers battus lorsqu'il est question de notre marché national, et aussi pour inclure les marchés de nos partenaires? Ce que j'essaie de dire, ici, c'est que, lorsqu'on commence à faire de plus gros investissements dans l'infrastructure, surtout en ce qui a trait aux corridors commerciaux, estimez-vous qu'il est très important pour nous d'intégrer ces investissements à ceux de nos voisins américains? Nous réfléchissons aux questions des chemins de fer, des routes, des ponts et de l'ensemble des corridors commerciaux. Nous regardons le Saint-Laurent, les Grands Lacs et les investissements en infrastructure qui pourraient s'harmoniser avec ces stratégies. Selon vous, dans quelle mesure est-il important que nous assurions de façon proactive l'intégration de nos investissements dans le domaine de l'infrastructure avec le travail de nos partenaires américains?

L'hon. Amarjeet Sohi: Infrastructure Canada est responsable de la construction du pont international Gordie Howe. Comme les membres du Comité le savent, il s'agit d'un point de passage très important permettant d'augmenter les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada et élargir la capacité de circulation, alors nous travaillons sur ce projet précis. L'entité sélectionnée pour construire tout ça sera choisie d'ici la fin de juin, et nous prévoyons le début des travaux de construction à l'automne.

De plus, en ce qui a trait au commerce et aux transports, j'ai mentionné un certain nombre de projets qui ont été approuvés ou qui sont en cours d'évaluation dans le cadre du plan, et nous irons de l'avant dans ces cas-là aussi.

Le commerce et les transports sont des enjeux très importants dans le cadre de nos efforts pour assurer la croissance de l'économie et créer des emplois.

● (1600)

La présidente: Monsieur Hardie, vous avez six minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour, monsieur le ministre.

Je me rappelle avoir été dans la salle lorsque Paul Martin a commencé à parler du transfert de la taxe sur l'essence aux municipalités par l'intermédiaire des provinces. À ce moment-là, je travaillais pour la Greater Vancouver transportation authority et, bon sang, nos yeux brillaient parce que nous savions que nous pouvions utiliser à bon escient une source constante et fiable de financement.

La question, en ce qui concerne ce montant très élevé de fonds pour l'infrastructure, c'est la mesure dans laquelle il est fiable. Dans quelle mesure les différentes municipalités peuvent-elles s'attendre à ce que les projets soient réalisés conformément aux plans qu'elles ont en tête?

L'hon. Amarjeet Sohi: L'introduction du Fonds de la taxe sur l'essence a une incidence transformationnelle, parce qu'elle a permis aux municipalités d'avoir accès à un financement durable et à long terme. Les municipalités sont heureuses, et c'est la raison pour laquelle c'est très bien de poursuivre ce programme et de l'indexer. Nous misons sur tout ça pour conclure des accords bilatéraux qui concernent quatre domaines de financement, et nous avons un accord permettant de rationaliser le processus d'approbation.

On parle de 33 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années qui seront investis dans les systèmes de transport en commun, afin que chaque municipalité possédant des systèmes de transport en commun puisse savoir combien d'argent elle obtiendra du gouvernement fédéral au cours des 10 prochaines années. Et il en va de même pour l'infrastructure culturelle et de loisirs; 9,2 milliards de dollars seront investis dans l'infrastructure verte, afin d'améliorer la qualité de l'eau, pour rendre nos infrastructures plus résilientes aux répercussions des changements climatiques et aussi de façon à pouvoir réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Cette prévisibilité est donc très importante pour les municipalités, et c'est la raison pour laquelle cet accord leur donne cette certitude.

M. Ken Hardie: On a reproché au gouvernement de ne pas avoir un plan lié à tous les fonds qui seront dépensés en infrastructure, mais, à mes yeux, ce que vous venez de décrire ressemble à un plan.

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous avons prévu des fonds pour l'infrastructure dans le budget de 2016, nous avons délibérément choisi de procéder en deux étapes.

L'étape 1, dans le budget de 2016, consistait en 14,4 milliards de dollars — c'est ce que vous étudiez — et on mettait l'accent sur les réparations, la remise en état et le fait de permettre aux municipalités de commencer à planifier d'importants projets d'infrastructure, comme le TLR de Surrey, par exemple, ou la ligne de métro Broadway, à Vancouver.

Cela nous a permis d'avoir des discussions très étoffées avec nos partenaires pour comprendre de quelle façon nous allions concevoir notre plan d'infrastructure de façon à ce qu'il soit souple, agile et capable de répondre aux besoins des diverses collectivités. La dernière chose que nous voulons, c'est que le gouvernement fédéral sélectionne les projets ou dise aux administrations locales quelles doivent être leurs priorités. Nous devons mettre l'accent sur les résultats que nous voulons atteindre, mais permettre aux collectivités locales de sélectionner les projets et de promouvoir leurs priorités. C'est la raison pour laquelle nous avons pris notre temps pour concevoir un plan à long terme, et nous négocions maintenant ces accords.

M. Ken Hardie: L'une des premières choses que nous avons entendues, c'est une critique selon laquelle l'argent n'est pas versé. Des témoins nous ont dit que, traditionnellement, les fonds fédéraux sont fournis quasiment à la toute fin d'un projet.

Cependant, nous avons aussi entendu certaines remarques sur un rajustement des paiements périodiques du gouvernement fédéral qui pourrait peut-être être plus à même de faire avancer ces projets.

Est-ce l'une des choses que vous avez vous aussi entendues? Y a-t-il d'autres choses que vous avez apprises tandis que vous mettiez tout cela en place et que vous envisageriez d'intégrer à l'avenir pour améliorer le plan?

L'hon. Amarjeet Sohi: Il est très important que nous comprenions tous — et que nos partenaires comprennent — que, une fois le projet approuvé, les travaux de construction aussi, l'approvisionnement peut commencer ou on peut commencer à commander des autobus ou peu importe. Le projet peut aller de l'avant, et ce, sans retard. Cette approbation est la première étape du processus d'approvisionnement.

Vous avez soulevé un défi, soit que nous ne pouvons payer la part fédérale des autres contributions tant que nous n'obtenons pas les factures de nos partenaires. Une fois que les municipalités ou les provinces nous envoient les factures, nous payons notre part dans les 30 jours. Ils savent que le système fonctionne.

Peut-on améliorer le processus? Nous discutons avec nos partenaires pour savoir s'il y a des moyens d'améliorer le tout. La réalité, c'est que tout cela n'a pas de conséquences négatives sur les travaux de construction de l'infrastructure ou la réalisation des projets. Ces projets sont déjà en cours conformément aux échéanciers de nos partenaires.

● (1605)

La présidente: Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le ministre, d'être là.

Je suis curieux. Je ne suis pas membre du Comité, alors j'ai peut-être mal compris, mais a-t-on dit que 10 000 projets avaient été approuvés en 19 jours?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je ne connais pas les détails de cette situation, mais je peux vous dire que l'information nous est fournie par nos partenaires. Une fois qu'ils nous font part des projets, nous les examinons, nous les évaluons et nous les approuvons. Nous avons réussi à apporter des changements dans le cadre du processus d'approvisionnement de la première phase. Plutôt que de regarder les projets précis au cas par cas, nous les approuvons dans l'entente. Une fois l'entente approuvée, un grand nombre de projets sont approuvés, parce qu'on parle dans ces cas-là de petits projets.

M. Bev Shipley: On dirait qu'un très grand nombre sont arrivés, soudainement, sur votre bureau — ou le bureau de quelqu'un d'autre — et qu'il a fallu les approuver en très peu de temps.

J'ai une autre question. Dans votre exposé, vous avez dit: « au Nouveau-Brunswick, les investissements fédéraux effectués par l'entremise de Ressources naturelles Canada ont [créé] le premier réseau de recharge pour les véhicules électriques », avec 35 stations de charge, de façon à ce que les gens puissent rouler sans inquiétude et réduire notre empreinte carbone.

Je ne sais pas ce qui se produit au Nouveau-Brunswick, et c'est la raison pour laquelle je pose la question. Ce que je constate en Ontario, c'est que les gens se présentent aux bornes et s'y branchent sans frais. La personne à qui appartient le véhicule électrique peut tout simplement se présenter et brancher son véhicule. Elle n'a rien à payer.

Je me demande si, dans le cas de ce projet, le gouvernement fédéral a imposé une condition quelconque en ce qui a trait au financement. Ce qui se produit en Ontario, c'est que les gens se branchent, et c'est le reste d'entre nous qui subventionnons tout cela. L'Ontario affiche les taux les plus élevés d'Amérique du Nord, et les gens branchent maintenant leurs véhicules gratuitement, et, encore une fois, c'est nous qui les subventionnons.

J'ai travaillé pendant un certain nombre d'années au sein d'une administration municipale, et c'est une forme de subvention intéressante. Je ne sais pas s'il s'agit d'une double taxe sur le carbone qu'on approuve en quelque sorte, ou que vous considérez comme relevant du gouvernement fédéral, mais il y a quelque chose là-dedans qui ne tourne pas rond.

Y a-t-il quoi que ce soit dont vous devriez tenir compte lorsque vous accordez ces subventions à une municipalité? Dans le cas d'une province, ne devrait-il pas y avoir quelque chose qui prévoit qu'on ne réalise pas ces projets à titre gracieux pour les gens qui utilisent l'électricité? Ce qui se produit, c'est que les personnes qui branchent leur véhicule ne paient pas de taxes pour les routes ni les ponts ni pour quelque élément d'infrastructure routière qu'ils utilisent. C'est une immense subvention, et cela va au-delà de ce que les contribuables paient.

Avez-vous réfléchi à la façon dont tout cela pourrait fonctionner?

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous avons conçu nos programmes, il y avait certaines conditions qui y étaient associées, et nos partenaires les ont respectées. Pour ce qui est de tarifer l'utilisation des infrastructures, ce n'est pas une décision que nous prenons à l'échelon fédéral. C'est une décision qui revient aux promoteurs des projets.

Dans le cas des systèmes de transport public, par exemple...

M. Bev Shipley: Mais est-ce que vous leur posez la question? Dans la demande, leur demandez-vous si tout cela sera gratuit pour tous les utilisateurs ou s'il y aura une forme d'indemnisation qui en ressortira? En fait, tout cela nous ramène à ma prochaine question liée à la taxe sur l'essence.

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous procédons aux examens, nous nous penchons sur les conditions et nous examinons aussi le projet qui nous est proposé. Nous examinons la proposition de projet. Cette proposition cerne la façon dont le projet sera financé au-delà de la part fédérale du financement.

● (1610)

M. Bev Shipley: Il me reste peu de temps, apparemment, mais j'ai une autre question sur la taxe sur l'essence qui a été créée.

C'est un excellent programme, soit dit en passant et...

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui.

M. Bev Shipley: ... lorsque nous avons vu tout cela, nous avons rendu la taxe permanente, nous l'avons doublée et nous l'avons indexée.

Toutes mes municipalités sont en zone rurale et sont de petite taille. C'est très important pour elles: en fait, de cette façon, on donne aux municipalités le droit de prendre des décisions relativement à leurs coûts d'immobilisation, et je vous encourage à réfléchir à la façon dont on pourrait mettre en place un meilleur programme, un programme plus imposant, afin qu'on ne choisisse pas les gagnants et les perdants parmi les projets réalisés par les municipalités.

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci.

Lorsque nous envisageons d'appuyer notre secteur municipal, nous examinons diverses options. Une option, c'est le financement de la taxe sur l'essence, et cela fonctionne. Nous examinons également le financement fondé sur des partenariats, des initiatives dans le cadre desquelles les provinces doivent participer. Grâce aux ententes bilatérales, nous demandons aux provinces de fournir le tiers du financement.

Ce qui se passe dans le cas de la taxe sur l'essence, c'est que l'intégralité du financement vient du gouvernement fédéral, mais, dans le cas des ententes bilatérales, nous fournissons jusqu'à 40 % du soutien, et, dans certains cas, 50 %, et les provinces et les municipalités doivent ensuite participer elles aussi. Ce qui se passe, c'est qu'on tire parti des investissements fédéraux pour construire plus d'infrastructures.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le ministre, merci d'être à nouveau là parmi nous. Je tiens à vous réitérer mes remerciements. À Mississauga, la signature de l'entente bilatérale et l'annonce des 339 millions de dollars nous aideront beaucoup dans le cadre de notre système de transport en commun. Je voulais vous remercier à nouveau de cette annonce.

Dans cette veine, monsieur le ministre, je me demandais s'il était possible pour vous de faire le point sur la situation générale relativement à la situation actuelle du programme d'infrastructure? Essentiellement, nous sommes à mi-chemin des cycles budgétaires, comme vous l'avez récemment dit. Comment voyez-vous les choses, maintenant qu'il y a deux budgets derrière nous?

L'hon. Amarjeet Sohi: Le besoin d'investir dans les infrastructures découle d'un manque d'investissement et des déficits croissants en matière d'infrastructures vécus par nos collectivités. Dans le cadre de discussions avec nos partenaires, ce qu'ils nous ont dit, c'est qu'il fallait concevoir ce plan en partenariat. Il fallait s'asseoir et comprendre quels étaient les besoins en matière d'investissement et de quelle façon nous devions investir pour, ensuite, définir un plan de façon collaborative.

C'est exactement ce que nous avons fait. Il s'est maintenant écoulé deux ans et demi, et la première phase fait vraiment une différence dans la vie des Canadiens. Durant la deuxième phase, on adoptera des plans à plus long terme grâce aux ententes bilatérales, sur le plan du commerce et des transports ou en ce qui concerne la Banque de l'infrastructure du Canada, et il y a là, selon nous, l'occasion de réaliser des projets qui pourront vraiment transformer la façon dont les gens perçoivent leurs collectivités. Ces investissements considérables leur permettront de voir grand. Ils auront aussi la certitude dont ils ont besoin. Je suis très fier de voir où nous en sommes rendus aujourd'hui, et j'ai hâte à ce qui s'en vient, hâte de voir de quelle façon nous pourrons continuer à bâtir sur les bases solides que nous avons jetées.

M. Gagan Sikand: Nous sommes tout aussi fiers et nous nous réjouissons de l'avenir.

Je partage mon temps de parole avec mon collègue, M. Rogers. Je lui cède la parole.

M. Churence Rogers: Bienvenue, monsieur le ministre Sohi, et bienvenue à vos employés. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui et d'avoir l'occasion de poser deux ou trois questions, ou au moins une question qui compte deux ou trois volets.

Je viens moi aussi d'un milieu très municipal. J'ai été maire de deux villes différentes à Terre-Neuve-et-Labrador, de très petites villes rurales, et ce, pendant 16 ans. J'ai été président de la fédération des municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador pendant quatre ans. J'ai visité toute la province, y compris la portion Nord. J'ai aussi été membre pendant quatre ans de la Fédération canadienne des municipalités. J'estime connaître moi aussi très bien ce dossier.

J'ai deux ou trois questions, ici, cependant. Je sais que vous êtes au fait des défis liés à la construction des infrastructures dans les collectivités plus rurales, plus éloignées et plus au nord. Ces défis sont liés aux conditions environnementales difficiles et aux technologies de communication déficientes, comme Internet et les capacités de libre-service, des problèmes qu'on rencontre dans beaucoup de petites régions et dans de telles zones. À ce sujet, qu'est-ce que votre ministère et vous faites pour garantir l'achèvement en temps opportun des projets dans les collectivités éloignées, rurales et nordiques et de quelle façon composez-vous avez certains des défis liés au fait de construire des choses dans ces environnements?

● (1615)

L'hon. Amarjeet Sohi: L'une des choses dont nous ont parlé les collectivités rurales, nordiques et éloignées, et toutes les petites collectivités, aussi, c'est de leur assiette fiscale. Elles ont une assiette fiscale municipale très limitée pour égaler l'apport fédéral. Dans le passé, elles recevaient seulement 33 % du financement du gouvernement fédéral. Maintenant, nous contribuerons à hauteur de 60 % du financement dans les collectivités comptant moins de 5 000 habitants. La province continuera à fournir le tiers. Ce qu'on fait, ainsi, c'est qu'on atténue la pression sur les taxes foncières dans ces petites collectivités.

C'est là une autre chose que nous avons faite en créant le fonds spécial de 2 milliards de dollars. Maintenant, les municipalités n'ont pas à rivaliser avec les grandes villes ou les villes de taille moyenne pour obtenir du financement. Elles peuvent se tourner vers ce financement qui leur est réservé pour répondre à leurs besoins, mais elles peuvent aussi présenter des demandes pour obtenir d'autres types de financement grâce à d'autres volets de financement accessibles.

Pour ce qui est de l'achèvement des projets, nous laissons les municipalités déterminer les échéanciers de construction. À la lumière de leurs demandes, nous avons prolongé, dans certains cas, les délais d'achèvement des travaux de construction. Ils ont besoin d'un peu plus de temps, et nous leur en avons accordé. Nous sommes très souples dans notre approche lorsque nous composons avec toutes les collectivités, mais particulièrement dans le cas des petites collectivités qui ne misent peut-être pas sur les mêmes genres de capacités pour réaliser les projets à temps.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, comme vous le savez déjà, je représente une circonscription de Calgary. Il n'y a probablement pas de grands centres urbains au pays qui avaient autant besoin de nouvelles occasions d'emploi que Calgary. Cependant, lorsque je me promène en ville, je m'inquiète toujours parce que je vois très peu de nouveaux projets et de chantiers découlant de l'initiative fédérale liée aux infrastructures. Je sais que l'on s'est engagé à améliorer le système de transport en commun, mais cela se fera dans de nombreuses années.

Pouvez-vous donner à mes électeurs et à moi-même des exemples de projets qui, comme vous le dites, font une vraie différence pour les habitants de Calgary maintenant?

L'hon. Amarjeet Sohi: Une des raisons pour lesquelles la participation du gouvernement fédéral n'est peut-être pas visible sur les chantiers de construction, c'est que nous avons décidé de ne pas installer de grandes affiches vantant le « plan d'action économique », comme l'avait fait le gouvernement précédent. Le but ici n'est pas de faire de la publicité. Ce que nous voulons, c'est changer les choses pour les collectivités.

Nous avons financé un certain nombre de projets. Je peux notamment vous affirmer que nous en sommes à la conception de la ligne verte. Nous finançons...

M. Ron Liepert: D'accord, mais combien d'emplois ce projet crée-t-il aujourd'hui à Calgary, alors qu'il ne commencera pas avant six ou sept ans?

L'hon. Amarjeet Sohi: Le projet est en cours de conception.

M. Ron Liepert: Combien d'emplois, environ, cela...

L'hon. Amarjeet Sohi: Sans aide du gouvernement fédéral, ce projet ne verra pas le jour. Nous investissons près de 349 millions de dollars dans les systèmes de transport en commun de la province.

M. Ron Liepert: Disons que je suis un travailleur de l'industrie de l'énergie qui vient d'être mis à pied. Pouvez-vous me donner des exemples concrets d'endroits où on trouve ce type de travailleurs aujourd'hui? Se retrouvent-ils sur les chantiers? Donnez-moi des exemples pour que je puisse montrer aux contribuables où est investi leur argent dans le cadre de l'initiative fédérale liés aux infrastructures.

L'hon. Amarjeet Sohi: D'accord. Outre la conception de la ligne verte, des services publics sont relocalisés dans le corridor sud-est, dans le cadre de la phase deux du projet de voie rapide réservée aux autobus de la 17e Avenue Sud-Est. De plus, le projet du tronçon sud-ouest de la voie de contournement est...

● (1620)

M. Ron Liepert: Voyons donc. La voie de contournement et la plupart des autres projets que vous mentionnez étaient déjà financés par le gouvernement précédent. Le financement du projet de voie de contournement ne provient pas de votre initiative liée à l'infrastructure. Ces fonds ont été attribués avant 2015.

L'hon. Amarjeet Sohi: Eh bien, ce projet est en cours, et il crée des emplois et il est financé grâce à l'argent des contribuables. Que ce soit le gouvernement actuel ou un autre gouvernement qui l'ait approuvé, nous sommes ici pour travailler en tant que Canadiens, et c'est exactement ce que nous faisons. Nous investissons dans les infrastructures d'aqueduc et d'assainissement des eaux partout dans la province. Un montant de 4 milliards de dollars a été approuvé pour plus de 150 projets de la province de l'Alberta. La grande majorité de ces projets sont en cours d'un bout à l'autre de la province.

La semaine prochaine, je visiterai le site d'un de ces projets à Lacombe...

M. Ron Liepert: Lacombe, ce n'est pas Calgary, et vous le savez, monsieur le ministre. Est-ce que vous ou vos représentants pouvez donner au Comité et à moi-même en particulier des exemples de projets en cours à Calgary en ce moment et me dire combien de personnes travaillent sur ces chantiers, soit des projets qui ont été approuvés et financés depuis 2016, et non pas avant 2015?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous vous fournirons l'information que nous ont fournie d'autres partenaires, dont l'état d'avancement de ces projets.

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: L'information sera fournie par la greffière, et tous les membres du Comité l'auront par la suite.

Madame Sansoucy.

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous faire part d'une réflexion et avoir votre avis.

Quand j'étais conseillère municipale, je me demandais souvent comment il était possible que des pyramides et des voies romaines existent encore, alors que nos routes doivent être reconstruites après cinq ou dix ans et que nos viaducs ou nos ponts, le pont Champlain, par exemple, ne durent pas plus que 30, 40 ou 50 ans.

Le plus bas soumissionnaire conforme aux plans et devis ne garantit pas toujours des infrastructures solides et durables. J'aimerais savoir si vous êtes ouvert à la possibilité que les subventions soient conditionnelles à ce que les municipalités suivent un protocole permettant de s'assurer que les infrastructures seront durables et capables de faire face à nos conditions météorologiques extrêmes ainsi qu'aux changements climatiques.

Bref, puisqu'il faut dépenser autant d'argent, il faudrait le dépenser mieux.

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Dans le cadre de notre partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, nous fournissons aux municipalités des ressources pour les aider à élaborer leurs plans de gestion des actifs. Tout d'abord, cela les aide à savoir quels actifs leur appartiennent. Cela leur permet également d'adopter une approche plus rigoureuse axée sur le coût du projet en fonction de son cycle de vie, et non pas en fonction des coûts de construction uniquement. Cette nouvelle rigueur les encouragera à reformer leurs processus d'approvisionnement. Nous espérons que cette discipline leur permettra de voir chaque projet dans son ensemble, et non pas seulement les aspects liés à la construction. Nous ne leur imposons pas une méthode d'approvisionnement ou d'évaluation des projets, mais je demanderai à un membre de mon cabinet de vous en dire davantage sur ce sujet.

[*Français*]

M. Marc Fortin (sous-ministre adjoint, Opérations des programmes, Bureau de l'infrastructure du Canada): Merci, monsieur le ministre.

Je vous remercie de votre question. Il s'agit d'un enjeu qu'on retrouve dans beaucoup de municipalités. Comme le ministre vient de le dire, nous avons mis en place un partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, puisqu'il s'agit d'un des enjeux que l'on observe d'une année à l'autre. Certaines municipalités mettent en place de nouvelles infrastructures, mais un coût de maintenance y est toujours associé au fil des ans. C'est ce à quoi nous essayons de travailler, en collaboration avec les municipalités.

Souvent, les municipalités de plus petites tailles n'ont pas d'expertise à leur disponibilité. Au moyen de ces programmes et du partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, nous voulons transmettre l'expertise d'une municipalité à l'autre et doter les municipalités de nouveaux outils pour bien gérer les infrastructures. Les nouvelles infrastructures d'aujourd'hui sont peut-être les problèmes de demain. C'est à ce genre d'enjeux que travaille le ministère, en partenariat avec plusieurs autres entités et avec les différentes municipalités.

Je peux peut-être ajouter que, pour bien comprendre ces défis de maintenance à long terme, il faut avoir des données et rassembler les résultats. Le ministère a mis cela en place dans la phase 2 du nouveau programme d'infrastructure. Au cours des 10 prochaines années, nous allons recueillir beaucoup d'informations. Nous avons demandé, par le biais d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires, d'avoir accès aux municipalités pour rapporter ces données, qui nous permettront de travailler à plus long terme.

● (1625)

Mme Brigitte Sansoucy: Je sens que nous aurons encore beaucoup de choses à discuter au cours de la deuxième heure.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre Sohi, d'avoir participé à notre réunion d'aujourd'hui. Vos renseignements nous sont utiles. D'après ce que je vois, vos représentants seront avec nous durant la prochaine heure.

Je vais d'ailleurs vous présenter les représentants du ministère pendant que le ministre nous quitte. Il s'agit de Darlene Boileau, sous-ministre adjointe; de Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation; de Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes; de Sean Keenan, directeur général, Politique stratégique et horizontale; et de Yazmine Laroche, sous-ministre déléguée.

Nous vous souhaitons officiellement la bienvenue à tous. Je vous remercie de répondre aux questions des membres du Comité durant la prochaine heure.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

J'aimerais parler du pont Gordie-Howe. La viabilité financière de ce pont vous inquiète-t-elle? Ce que nous comprenons, c'est que les trois soumissionnaires retenus pour la construction du pont ont exprimé des inquiétudes au gouvernement quant à la viabilité financière du projet. À son tour, le gouvernement a demandé un examen interne du projet de pont et de son coût. De votre côté, la viabilité financière du pont Gordie-Howe vous inquiète-t-elle?

Mme Yazmine Laroche: Je dois faire attention à ma réponse, et je vais vous expliquer pourquoi. L'Autorité du pont Windsor-Detroit fait actuellement l'objet d'un processus d'approvisionnement. Nous voulons tous que ce processus soit un succès et nous ne voulons en aucun cas sembler intervenir dans ce qui est un processus très indépendant.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

Mme Yazmine Laroche: Je vous demanderais de prendre cela en considération au moment d'écouter mes commentaires.

Je ne suis pas inquiète. Je crois que le processus a été très rigoureux jusqu'à maintenant, et un surveillant de l'équité en assure le suivi. Je crois que l'APWD a collaboré étroitement... il s'agit d'un processus en deux étapes. Il y a d'abord eu une demande de prix, et trois grands consortiums dotés d'une vaste expérience ont été retenus, consortiums avec qui l'Autorité est en constante communication. Mes collègues pourront vous en dire davantage à cet égard. De nombreuses discussions commerciales confidentielles ont eu lieu avec ces consortiums afin que les problèmes ou les difficultés puissent être cernés au moment de la préparation des soumissions. Par conséquent, je crois qu'ils ont pu apporter les modifications nécessaires pour régler une partie des problèmes soulevés. J'espère sincèrement que nous aurons une annonce positive à vous faire très bientôt.

L'hon. Michael Chong: Merci.

On dirait bien que la sélection du promoteur devrait toujours avoir lieu en juin. Est-il vrai que le gouvernement garantira le revenu de péage à l'exploitant du pont Gordie-Howe?

Mme Yazmine Laroche: Il s'agit d'un partenariat public-privé.

L'hon. Michael Chong: Je comprends.

Mme Yazmine Laroche: Le soumissionnaire retenu par l'APWD sera responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du pont.

L'hon. Michael Chong: Qui touchera les revenus de péage? C'est bien le promoteur qui construit et exploite le pont, n'est-ce pas?

Mme Yazmine Laroche: Le gouvernement collectera les revenus de péage.

L'hon. Michael Chong: Le gouvernement puisera dans les fonds publics pour payer le pont, peu importe les revenus de péage que génère le pont. Est-ce exact?

Mme Yazmine Laroche: Oui.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

Le gouvernement a-t-il analysé les conséquences financières de l'octroi par le ministre des Transports d'un permis pour un deuxième pont en août dernier?

Mme Yazmine Laroche: Le projet du pont Gordie-Howe est prévu depuis un certain nombre d'années déjà. Toutes les études menées relativement à la construction de ce pont étaient fondées sur un projet comptant deux traversées de pont. Il y avait de grandes inquiétudes...

● (1630)

L'hon. Michael Chong: Je tiens respectueusement à vous rappeler, madame, que lorsque le pont Gordie-Howe a été proposé initialement, il s'agissait d'un pont à quatre voies. La situation a changé. On propose maintenant un nouveau pont à six voies. L'analyse initiale ne s'applique plus puisque la capacité du nouveau pont a augmenté de moitié. Ma question consiste simplement à savoir si le gouvernement a analysé les conséquences financières de l'octroi d'un permis à Matty Moroun et ses entreprises pour la construction du deuxième pont à six voies à la traversée Windsor-Detroit?

Mme Yazmine Laroche: Nous n'avons pas mené une telle analyse à Infrastructure Canada, mais nous pouvons faire un suivi et vérifier si Transports Canada en a fait une.

L'hon. Michael Chong: Ce serait très utile. Merci.

Le gouvernement, et plus particulièrement le ministre Garneau, a mentionné qu'il faut deux ponts de six voies pour traverser la rivière Sainte-Claire. Pour moi, cela n'a aucun sens. Un pont de quatre voies traverse déjà la rivière Sainte-Claire. Il y a également un tunnel qui débouche au centre-ville de Detroit. Nous avons donc deux traversées pour les camions et les voitures et nous allons nous retrouver avec deux ponts de six voies, faisant en sorte que, à ce poste frontalier, il y aura une traversée à 12 voies au lieu de quatre. Ce que j'ai de la difficulté à comprendre, c'est que nous triplons la capacité à un moment où le trafic transfrontalier atteint le niveau le plus bas des 10 dernières années. Cette chute est observée à la frontière Windsor-Detroit, mais aussi aux frontières Ontario-État de New York, Ontario-Minnesota et Ontario-Michigan. Le pont devrait être remboursé grâce au péage sur une période de 30 ans, possiblement jusqu'à 99 ans, mais j'ai de la difficulté à me l'imaginer. Je crois que cela va au-delà de la durée de vie de cette construction. Je ne vois pas comment cela ne retombera pas sur les épaules des contribuables canadiens. Je ne comprends tout simplement pas comment le financement d'un tel projet fonctionne.

M. Marc Fortin: Je crois que votre question touche la circulation et les revenus prévus. On peut voir le projet du pont Gordie-Howe de deux façons. Il y a le volume de circulation, mais nous devons considérer cette traversée comme un corridor commercial névralgique pour le Canada et les États-Unis. Au lieu d'examiner les fluctuations de la circulation sur une ou deux années, nous avons examiné les dizaines d'années depuis le début du projet. Sur 40 années, nous avons observé une augmentation de 3 % de la circulation à cet endroit. Bien sûr il y a eu des fluctuations — par exemple le 11 septembre 2001et la crise économique de 2008-2009 —, mais elles sont liées à des événements précis. Cette période a connu une augmentation de 3 % de la circulation.

Ce corridor est emprunté par des voitures, mais aussi par 2,5 millions de camions, et il est très important de prendre cela en considération.

La présidente: Passons maintenant à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. Je vais poursuivre sur le même thème que M. Chong, les corridors commerciaux. Nous sommes maintenant sur le point — espérons-le — d'achever nos négociations sur l'ALENA avec les États-Unis et de conclure un accord. Nous nous attendons à ce que la nouvelle entente soit beaucoup plus avantageuse que la précédente; le Canada sera dans une position économique de force, et il aura par conséquent besoin de nouveaux corridors commerciaux efficaces.

Il va y avoir le nouveau pont Gordie-Howe. Nous avons le Peace Bridge à Buffalo, New York, qui a été, soit dit en passant, relié au réseau Continental One qui se rend jusqu'à Miami.

Voici donc la question que je vous pose. J'ai posé la même au ministre Sohi. On poursuit dans le même ordre d'idées: l'intégration de nos investissements en infrastructure et le besoin d'améliorer la communication relativement aux infrastructures qui soutiennent les activités économiques et notre mode de vie et qui ont un impact social ou environnemental. Je vous demanderai donc de nous parler de la façon dont nous pouvons intégrer nos investissements en infrastructure lorsqu'il s'agit des routes, du transport maritime, notamment en ce qui concerne le Réseau binational Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que les infrastructures pour le transport aérien et ferroviaire.

Mme Yazmine Laroche: Je ne veux pas m'avancer à donner mon avis sur une décision stratégique qui sera, au bout du compte, prise par les gouvernements, mais ce que je peux dire, c'est que, selon moi, le projet du pont Gordie-Howe est un excellent exemple de la façon dont deux ordres de gouvernement, deux gouvernements différents, peuvent collaborer afin de faciliter la réalisation d'un projet dont l'importance, en ce qui a trait au commerce, à l'économie et au transport des marchandises et des gens, est très grande pour nous. C'est un excellent exemple, et il a fallu y mettre beaucoup de temps pour que les choses se concrétisent. Si vous me demandez s'il serait possible d'améliorer le processus et d'examiner les choses sous d'autres angles, je vous dirais que c'est probable, mais j'ajouterais aussi que, pour l'instant, nos programmes d'infrastructure visent surtout à combler les énormes lacunes en infrastructure qui nuisent depuis longtemps à notre pays et à veiller à ce que ces investissements soient utilisés pour soutenir les initiatives pertinentes.

Je vais céder la parole à mon collègue, M. Campbell, parce qu'il existe peut-être des occasions pour la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada d'examiner précisément certaines des préoccupations que vous avez soulevées à propos des projets binationaux.

● (1635)

M. Glenn Campbell (sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation, Bureau de l'infrastructure du Canada): Le rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada ne se limite pas à examiner seulement le véhicule. Elle représente le gouvernement dans ses partenariats avec le secteur privé et agit comme planificateur auprès des provinces et des municipalités, ce qui est logique vu le genre de soutien financier à long terme que nous fournissons maintenant aux diverses provinces et municipalités. À présent, nous les encourageons à établir des priorités qui permettront de combler le déficit infrastructurel, la plupart concernant l'achalandage et la circulation des produits et des gens par transport ferroviaire ou aérien, comme vous l'avez mentionné. Elles déterminent aussi quels sont les actifs à leur disposition et le cycle de vie des infrastructures afin de tirer parti non seulement de la Banque de l'infrastructure, mais aussi des autres outils existants. Ensuite, lorsqu'on fait appel aux experts et aux investisseurs du secteur privé, le gouvernement doit répondre aux questions difficiles: qu'est-ce qui est prévu pour l'avenir, vers où se dirige-t-on et quelle est la meilleure utilisation de chaque dollar marginal?

Incidemment, nous savons que les provinces et les municipalités songent déjà à faire appel à la Banque de l'infrastructure pour certains projets importants, mais ce n'est pas tout. Elles veulent aussi mettre au point des façons d'élargir la planification à long terme pour permettre le transport des marchandises d'est en ouest au Canada et du nord au sud.

M. Vance Badawey: À la page 20 du rapport, il est mentionné, par rapport à la mutation des modèles d'échanges internationaux et des besoins de transport, que l'infrastructure actuelle de commerce et de transport n'est pas suffisante pour combler les besoins à venir. Dans un rapport de 2015 du Forum international des transports, on estime que d'ici 2050, les volumes de fret international quadrupleront; le Pacifique Nord détrônera l'Atlantique Nord comme principale route des échanges commerciaux; et la structure en mutation des échanges augmentera les distances de transport de 12 %. Il est ensuite question de la congestion et des goulots d'étranglement.

Avez-vous ciblé certains projets pour une collaboration avec d'autres ministères, par exemple en ce qui a trait au transport ou à l'environnement? Avez-vous songé à prendre des dispositions afin de nous préparer le mieux possible à ce qui s'en vient, en plus de la construction du pont Gordie-Howe?

Mme Yazmine Laroche: Pour commencer, il y a le fonds pour le corridor de commerce et de transport de 2 milliards de dollars administré par Transports Canada. Le ministère vient d'achever avec succès un processus concurrentiel pour déterminer précisément le genre de projets qui permettront de régler les problèmes soulevés dans le rapport. Plus de 100 demandes ont été présentées. D'après ce que j'ai appris de mes collègues de Transports Canada, les demandes sont à l'étude, et Transports Canada déterminera quels projets permettront de réaliser les objectifs visés.

M. Vance Badawey: Les investissements en voie d'être mis en place vont, évidemment, permettre la création d'un réseau de couloirs commerciaux plus efficaces, autant au Canada que dans le reste du monde. Croyez-vous que ces investissements favoriseront l'augmentation des investissements directs étrangers?

Mme Yazmine Laroche: Je ne suis pas spécialiste en économie, mais tout ce qui améliore la circulation des marchandises dans un pays vers le marché est une bonne chose pour tous les investisseurs dans ce domaine. Donc, en principe, je crois que oui.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Madame Sansoucy.

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Je vais poursuivre l'échange amorcé avec le ministre.

Pour en revenir à la question d'infrastructures solides et durables, je voudrais préciser que j'ai été conseillère municipale dans une municipalité où nous avions un plan de gestion des actifs solide. Pour moi cependant, ce n'est pas suffisant en ce qui a trait à l'appel de soumissions, notamment quand il s'agit de projets en partenariat avec le ministère des Transports de la province.

Dernièrement, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants d'Ingénieurs Canada, l'organisme qui représente les différents ordres d'ingénieurs du pays. Je leur ai posé la même question qu'au ministre tantôt, sur les pyramides et les voies romaines. En réponse à ma question, ils m'ont parlé du protocole d'ingénierie du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques. Au fond, cela part du principe que les fonds alloués en infrastructure devraient l'être en fonction de leur bien-fondé. L'utilisation d'un outil tel que le protocole d'ingénierie devrait donc constituer une condition aux approbations de financement, à l'acceptation des évaluations d'impact environnemental et à l'approbation des études de projets d'infrastructure.

Essentiellement, cela veut dire que, dans la mise en oeuvre des projets d'infrastructure, il faut tenir compte des risques liés aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux changements climatiques pour la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures. Ce protocole a déjà été utilisé à 48 reprises au Canada et 3 fois à l'étranger. Il est disponible gratuitement, ce qui est intéressant. Sur la scène internationale, il a déjà été présenté aux Nations unies, à la Banque mondiale et au Congrès mondial des ingénieurs, le WEC. Ici au pays, l'Association canadienne des ressources hydriques, l'Association canadienne des eaux potables et usées, l'Association canadienne des barrages, la Fédération canadienne des municipalités, l'Association des transports du Canada et l'Association canadienne des travaux publics en ont pris connaissance.

D'une part, êtes-vous d'accord qu'il faut disposer d'outils afin de s'assurer que les infrastructures publiques dont nous nous dotons dureront de nombreuses décennies?

D'autre part, pensez-vous que des critères de durabilité et de résistance au climat devraient être appliqués à l'ensemble des projets d'infrastructure financés par des programmes fédéraux?

● (1640)

Mme Yazmine Laroche: Ce sont d'excellentes questions.

Le plan d'infrastructure à long terme du Canada comporte bien sûr un réel accent sur l'infrastructure qui est viable, qui est durable et qui répond aux défis des changements climatiques. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons créé une loupe pour le climat, pour mesurer les incidences et les effets potentiels des investissements en lien avec les changements climatiques, ainsi que la résilience des collectivités. C'est une nouvelle loupe dont nous avons discuté et que nous avons négociée avec les provinces et les territoires. Elle va nous permettre, pour les investissements de 10 millions de dollars et plus, de mesurer les incidences possibles et la viabilité des projets.

Monsieur Fortin, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Marc Fortin: Je vais compléter la réponse de ma collègue, madame la présidente.

C'est indéniablement un élément auquel nous travaillons de près. Nous sommes en train d'étudier avec d'autres ministères les normes d'ingénierie auxquelles vous avez fait référence, surtout pour ce qui a trait aux territoires plus éloignés comme dans le Nord. Nous voulons pouvoir nous assurer que tant les anciennes normes que les nouvelles sont adéquates face aux changements climatiques. Nous sommes en train de les mettre à jour.

Pour ce qui est des normes et des services d'ingénierie, Infrastructure Canada consacre le gros de son travail à collaborer avec divers intervenants pour s'assurer que tout projet prioritaire respecte les critères et les conditions de nos programmes. Par contre, une fois qu'un projet est approuvé, un comité de surveillance, coprésidé par le territoire ou la province et quelquefois par d'autres organismes municipaux comme les services de transport en commun, est mis sur pied afin d'assurer que le projet est mené à terme conformément aux conditions imposées par l'entente.

Mme Brigitte Sansoucy: Au fond, il faudrait vraiment que les municipalités aient les outils nécessaires pour que exiger que l'ensemble des soumissions qu'elles reçoivent respectent ces normes. Ainsi, quand elles choisiront la plus basse soumission conforme, elles auront l'assurance que l'infrastructure mise en place sera solide et durable.

Tout à l'heure, vous avez commencé à parler des données. On sait que la géomatique est de plus en plus présente dans les municipalités. Dans la mienne, nous étions capables d'obtenir des cartes par couches. Dans mon district, j'avais toutes les couches des différentes infrastructures en photos. Nous étions donc capables de prendre nos décisions en fonction de ces outils géomatiques. Je les ai vus aussi dans le secteur agricole, où la géomatique est très présente.

Toutefois, tout à l'heure, en parlant de votre plan d'infrastructure, vous avez glissé un mot sur l'absence de données précises sur l'état et le rendement des infrastructures existantes. J'aimerais savoir quelles initiatives ont été mises en oeuvre dans le cadre du plan Investir dans le Canada pour améliorer la cueillette de ces données sur l'état et le rendement des infrastructures des municipalités, parce qu'elles existent, ces données.

Je pose cette question car j'aimerais que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux puissent se parler. Ces données existent. Comment peuvent-elles être accessibles pour la prise de décision à tous les niveaux?

● (1645)

[*Traduction*]

La présidente: Madame Sansoucy, je suis désolée, mais vous êtes à court de temps.

Pouvez-vous lui répondre rapidement, et peut-être nous fournir le reste à la fin de la séance?

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Les témoins pourraient-ils nous faire parvenir la réponse par écrit?

Mme Yazmine Laroche: Je peux répondre rapidement, et si vous avez besoin de plus de renseignements, je pourrai vous les faire parvenir plus tard.

[*Traduction*]

Est-ce d'accord? Je vais commencer, et je sais que Sean aimerait aussi ajouter quelque chose.

[*Français*]

Nous sommes en train de mener un sondage en partenariat avec Statistique Canada, une cueillette d'informations partout au pays pour établir une base de données sur nos infrastructures publiques. Statistique Canada est en train de finaliser cette cueillette, et nous espérons pouvoir obtenir un compte-rendu à l'automne.

Je suis très fière de cela, parce que je sais qu'il y a un besoin criant de ces données. En effet, comment peut-on mesurer des résultats si l'on ne dispose pas de données de base?

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Keenan, je crois qu'il y a dans votre titre de poste « politique horizontale ». Je me demandais: qu'est-ce qu'une politique horizontale?

M. Sean Keenan (directeur général, Politique stratégique et horizontale, Bureau de l'Infrastructure du Canada): L'une des responsabilités mentionnées par le ministre Sohi est de faire le suivi du plan Investir dans le Canada. L'un de mes groupes a la responsabilité de recueillir les données. Comme l'a dit le ministre, 14 ministères sont responsables de l'exécution du plan, et nous recueillons des données sur tous les aspects du plan.

Nous avons une carte géospatiale que vous pouvez consulter sur notre site Web. Grâce à cette carte, les Canadiens peuvent obtenir de l'information à propos des projets d'infrastructure réalisés dans leur collectivité. À cette fin, nous devons compiler mensuellement les données fournies par nos partenaires ministériels afin de remplir, comme nous l'avons fait le 19 avril, la carte de façon à ce que les dépenses actuelles soient à jour. Cela nécessite une certaine collaboration horizontale au sein du gouvernement, et notre ministère en est le point central.

M. Ken Hardie: Pendant l'examen du corridor commercial dans le district du Grand Vancouver, j'ai été un peu préoccupé de voir que les parties ne communiquent pas beaucoup entre elles; par exemple, les ports veulent prendre de l'expansion, mais les chemins de fer ne peuvent pas suivre la cadence. À ce chapitre, l'utilisation de l'espace devient un véritable enjeu.

Maintenant, le gouvernement fédéral veut investir énormément d'argent pour améliorer les corridors commerciaux, mais comment pouvons-nous nous assurer que les investissements seront utilisés de la meilleure façon qui soit à l'échelle locale et à l'échelle des régions?

Mme Yazmine Laroche: Madame la présidente, si vous me le permettez, je proposerais de poser cette question à nos collègues de Transports Canada. Ils sont mieux placés pour répondre, puisqu'il s'agit de leur dossier. Je peux cependant dire, à la lumière de ce qui s'est fait dans le passé par rapport au dernier programme de portes d'entrée, d'installations frontalières et de corridors, que le gouvernement fédéral est intervenu tout spécialement pour établir des partenariats et prévenir cette approche axée sur la compétition. L'objectif était de faire collaborer les gens. Grâce à cela, certains partenariats très efficaces ont été conclus.

Je suis certaine que nos collègues de Transports Canada seront heureux de vous donner plus de détails, mais je m'attendrais à ce que le nouveau programme soit conçu de façon à atteindre le même genre de but, c'est-à-dire favoriser la collaboration pour régler les problèmes importants qui nuisent aux principales portes d'entrée.

● (1650)

M. Ken Hardie: Le Comité compte entreprendre une étude principalement à ce sujet, probablement à l'automne.

Une autre difficulté que j'anticipe, principalement en ce qui concerne le temps que cela va prendre pour signer les ententes bilatérales et lancer les nouveaux projets importants, c'est qu'il faut bien évidemment attendre que les partenaires soient prêts. Y a-t-il une façon pour nous d'éviter qu'un grand nombre de très gros projets débutent en même temps tout à coup afin que nous n'ayons pas à dépenser de grandes sommes parce que nous sommes en compétition avec nous-mêmes pour les ressources, la main-d'oeuvre, etc.?

Mme Yazmine Laroche: C'est une excellente question.

Je crois, vu la façon dont le nouveau programme a été conçu, que les accords bilatéraux intégrés conclus avec les provinces et les territoires font partie de plans à long terme. D'ici septembre, nous nous attendons à avoir des plans de trois ans pour toutes les provinces et les territoires, ce qui nous permettra d'avoir une stratégie pour les projets qui seront réalisés au cours des trois prochaines années. Ainsi, il sera plus facile d'assurer la coordination et la gestion des projets et d'éviter des conséquences inattendues comme des pressions inflationnistes dues au trop grand nombre de projets réalisés au même endroit.

Voilà l'une des grandes différences de ce nouveau plan: le fait qu'il est axé sur la planification à long terme afin d'aider tout le monde à examiner leurs investissements en infrastructure à long terme pour les planifier d'une façon éclairée.

M. Ken Hardie: Serait-il possible de demander à une municipalité de retarder son projet parce qu'une autre municipalité à proximité est prête avant elle?

Mme Yazmine Laroche: Bien évidemment, ce genre de décision reviendrait aux provinces et aux territoires, selon la façon dont ils ont mis leurs plans en commun. Ce sera certainement une question dont il faudra discuter à mesure que les plans sont élaborés. Comment procède-t-on à la mise en oeuvre? Par lequel commençons-nous? Lesquels sont presque prêts? Lesquels peuvent attendre? Nous nous attendons à ce que les provinces et les territoires élaborent ce genre de plan.

M. Ken Hardie: Les plans des provinces et des territoires devront, bien sûr, comprendre également ce qui se fait dans les municipalités. Je repose la question: serons-nous assurés, jusqu'à un certain point, que les plans des municipalités ne se limiteront pas aux immobilisations; elles doivent avoir des plans d'occupation du sol et des plans d'aménagement. Il faut, par exemple, lorsqu'il y a un investissement important dans le transport en commun, que la construction se fasse au bon endroit pour attirer les usagers.

Mme Yazmine Laroche: Encore une fois, les plans sont élaborés afin de déterminer comment les projets vont aider le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux à atteindre les objectifs qu'ils ont fixés conjointement. Il y a effectivement des indicateurs de ce genre pour mesurer les résultats. Comment un projet va-t-il aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre? Comment le projet va-t-il aider les gens à se déplacer de façon efficiente dans des collectivités? Les projets qui y sont proposés sont avant tout axés sur la réalisation des objectifs fixés, et c'est pourquoi nous nous attendons à ce qu'ils dissipent ce genre de préoccupation.

Je crois que mon collègue veut ajouter quelque chose.

M. Glenn Campbell: Rapidement...

La présidente: Nous devons passer au prochain député, M. Rogers.

Monsieur Campbell, peut-être que M. Rogers va accepter de vous donner un peu de temps.

Allez-y, monsieur Rogers. Vous avez six minutes.

M. Churence Rogers: J'ai une seule question à poser. À l'époque où je travaillais dans des municipalités, avec la Fédération canadienne des municipalités et un organisme provincial, un problème que j'ai toujours eu avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador concernait l'administration du Fonds de la taxe sur l'essence. Selon moi, la taxe sur l'essence est une très bonne chose pour les petites municipalités. Cela leur donne de l'argent qu'elles peuvent utiliser pour mettre en oeuvre des choses très bonnes sur le terrain.

La province de Terre-Neuve-et-Labrador a décidé de retenir environ 25 % de ce fonds, je crois, et d'utiliser l'argent pour aider à construire d'importants sites d'enfouissement et de gestion des déchets. À présent — et je lui ai dit cela pendant des années — il est temps pour elle de redonner l'argent aux municipalités, puisque c'est là où il aurait dû aller pour commencer. À l'époque où j'étais maire, si je devais acheter une pompe à 10 000 $ pour une station de relèvement ou une pièce d'équipement pour le réseau d'aqueduc, il fallait que je présente une demande par écrit avant de pouvoir dépenser l'argent. Voilà à quoi nous en étions réduits: nous étions des membres du conseil municipal, élus en bonne et due forme, qui devaient demander la permission, un peu comme un enfant le demanderait à un de ses parents, avant de dépenser l'argent pour acheter une pompe. Pendant longtemps, cela a été un sujet de débat avec d'autres politiciens et ministres provinciaux. Je trouve que ce fonds est excellent, mais je déteste l'idée que ce soit la province qui l'administre.

Je voulais savoir si c'était la norme dans le reste du pays.

● (1655)

Mme Yazmine Laroche: Je dirais que cela est différent d'une province à l'autre, étant donné que les gouvernements provinciaux et les administrations municipales n'ont pas toujours les mêmes relations. Dans certaines provinces et certains territoires, les montants sont fixés à l'avance. Il est clairement déterminé quels montants chaque municipalité va recevoir, et c'est comme cela que le financement est attribué. À d'autres endroits — à Terre-Neuve-et-Labrador, comme vous l'avez décrit —, les municipalités doivent présenter des demandes pour investir les fonds. Ce n'est pas uniforme. Je veux ajouter autre chose: votre question tombe juste à point, puisque 2018 est l'année où nous examinons le programme de la taxe sur l'essence. C'est exactement le genre de rétroaction dont nous avons besoin afin d'interagir efficacement avec nos collègues des gouvernements provinciaux et territoriaux, alors je vous remercie d'avoir posé la question.

M. Marc Fortin: Si vous demandez si la situation est unique, alors non. D'autres provinces ou territoires agissent comme cela. Je ne me rappelle plus lesquels, mais je sais qu'à l'exercice 2014-2015, une administration a priorisé les projets relatifs aux eaux usées, parce que c'était une priorité dans la province en question. Certaines provinces et certains territoires retiennent une partie de l'argent à cette fin.

M. Churence Rogers: Je ne vois rien de mal à établir des priorités. Je suis même en faveur de cela. Cependant, je crois que le fait que la province retienne 25 % de l'argent, du montant total... Il s'agit de 25 % de fonds qui pourraient être remis aux municipalités pour leur permettre de prendre leurs propres décisions quant à la façon dont cet argent devrait être dépensé. J'ai fini de râler pour aujourd'hui.

La présidente: D'accord, c'était la tirade du jour de M. Rogers.

Il vous reste encore deux ou trois minutes.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: En 2018, Infrastructure Canada a publié un document intitulé *Investir dans le Canada: Le plan d'infrastructure à long terme du Canada*. Quelles initiatives ont été mises en oeuvre dans le cadre du plan Investir dans le Canada afin d'améliorer la collecte de données au sujet de l'état et du rendement des infrastructures existantes?

Mme Yazmine Laroche: Je crois avoir déjà mentionné plus tôt Statistique Canada. Nous avons un programme de partenariat avec Statistique Canada. Le plan repose en partie sur les données probantes et les conclusions qu'elles permettent de tirer. Il a été mis au point parce que nous n'avions pas accès à des données exhaustives de qualité à propos de l'état de l'infrastructure publique au Canada. La décision a donc été prise d'investir dans l'amélioration de cette capacité. L'une des initiatives phares est donc le partenariat que nous avons conclu avec Statistique Canada. Le ministère est justement sur le point de terminer la compilation de données. Il a recueilli des données d'un bout à l'autre du pays sur les diverses catégories d'infrastructure afin d'établir une base de données de référence qui nous permettra de suivre l'impact de nos investissements au fil du temps. Concrètement, nous serons en mesure de répondre à la question: « avons-nous amélioré les choses? » Nous nous attendons à avoir les premiers résultats à l'automne. Cela nous sera vraiment d'une grande aide.

En outre, la Banque de l'infrastructure du Canada va aussi avoir d'importantes responsabilités en matière de collecte de données.

Glenn, je ne sais pas si vous voulez peut-être ajouter quelque chose.

M. Glenn Campbell: En plus des initiatives horizontales présentement entreprises par Infrastructure Canada avec nos partenaires, y compris Statistique Canada, la Banque de l'infrastructure du Canada va, en tant qu'organisme indépendant et autonome et en collaboration avec nos partenaires, recueillir, gérer et diffuser les données pertinentes, en particulier celles concernant les catégories d'immobilisations qui génèrent un revenu ou qui sont en partie détenues par une société. Cela vient ajouter de la valeur. Il va y avoir beaucoup de coordination entre les différentes parties pour que nous soyons certains de recueillir les bonnes données et que nous les diffusons de la bonne façon. Nous allons aussi vérifier si tout cela est utile pour les données de Statistique Canada, les activités de notre ministère et ce qui est fait par nos divers partenaires. Bien sûr, nous allons devoir déployer énormément d'efforts, et il va falloir qu'il y ait énormément de collaboration entre nous et les provinces, les territoires et les municipalités afin que nous puissions concrètement améliorer les données, et ainsi améliorer le processus décisionnel pour les infrastructures au Canada.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

Je veux revenir sur le sujet des ponts fédéraux.

Pouvez-vous justifier la décision du gouvernement d'installer des péages sur le nouveau pont Gordie-Howe et le passage frontalier entre Windsor et Détroit et pas sur le nouveau pont Champlain à Montréal?

Mme Yazmine Laroche: Monsieur Chong, je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Ce genre de décision stratégique relève du gouvernement. Les gouvernements prennent des décisions quant à la façon de gérer les projets de grande envergure, et cette décision a été prise par le gouvernement. Notre travail est de mettre les projets en oeuvre au meilleur de nos capacités.

● (1700)

L'hon. Michael Chong: La décision a été prise par le Cabinet.

Mme Yazmine Laroche: Par le gouvernement...

L'hon. Michael Chong: Vous faites aussi partie du gouvernement.

Mme Yazmine Laroche: Merci.

L'hon. Michael Chong: Je pose cette question parce que nous vivons dans un grand pays, comme cela a été mentionné plus tôt, avec de nombreuses communautés ethnoculturelles et avec beaucoup de régions différentes. Mais il semble qu'il y ait présentement une certaine injustice relativement aux postes de péage sur les ponts fédéraux.

Nous avons un nouveau pont fédéral d'une valeur de 4 à 5 milliards de dollars qui va générer des recettes grâce aux postes de péage pendant 30 ans ou plus. Puis, il y a ce pont de plus de 4 milliards de dollars dont la construction achève à Montréal où il n'y aura aucun poste de péage.

Je trouve cela injuste, en particulier puisqu'on impose un péage de 46,50 $ aux habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui veulent utiliser le pont de la Confédération. C'est le genre de choses qui alimentent ce sentiment d'injustice ainsi que les doléances des régions.

J'ai entendu certains ministres avancer que des péages ne seront pas imposés sur le pont Champlain parce qu'il ne s'agit pas d'un nouveau pont. Cependant, on peut tout aussi dire que le pont de la Confédération, qui traverse le détroit de Northumberland, n'est pas un nouveau pont non plus, étant donné que l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la confédération en vertu de certaines modalités, l'une étant que le gouvernement de l'époque s'engageait à maintenir un lien permanent entre l'île et le continent. À l'époque, la technologie n'était pas suffisamment avancée pour qu'on puisse construire un pont permanent entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent, alors il y avait un service de traversier à l'année. Depuis qu'il existe un pont, le service de traversier a été réduit. On pourrait donc dire qu'il s'agit non pas d'un nouveau pont, mais du remplacement d'une ancienne technologie.

Je trouve la situation injuste. D'autres personnes m'ont aussi dit: « Eh bien, vous savez que le pont Champlain est un pont utilisé par les navetteurs qui relie la Rive-Sud à l'île de Montréal. » Cependant, on pourrait dire la même chose des ponts qui relient Windsor et Detroit, Sarnia et Port Huron et les villes jumelles que sont Sault Ste. Marie en Ontario et Sault Ste. Marie aux États-Unis. Ce sont aussi des ponts empruntés par les navetteurs. Il y a beaucoup de personnes qui vivent à Windsor et qui travaillent à Detroit, en particulier dans le domaine de la santé. Il en va de même pour les autres points de passage.

Je trouve simplement injuste qu'il n'y ait pas de poste de péage sur un pont de 4 milliards de dollars dont la construction sera achevée cette année, alors qu'il y en aura un sur un pont de 4 milliards de dollars qui sera achevé dans environ cinq ans.

J'imagine qu'il s'agit davantage d'une observation que d'une question, mais c'est une observation que je voulais faire.

Merci, madame la présidente.

La présidente: La parole va à M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, madame la présidente.

Avant de se pencher sur la mise à jour des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada, le Comité a étudié la question des véhicules autonomes. Ce qui est le plus souvent ressorti de nos discussions était que le gouvernement fédéral tardait à adapter les infrastructures existantes afin d'accommoder cette révolution dans les déplacements.

Il est donc nécessaire de développer des infrastructures intelligentes et, par extension, des villes intelligentes. Pouvez-vous nous expliquer de quelle façon le Défi des villes intelligentes permet d'ouvrir la voie à cette nouvelle réalité qui se développe?

Mme Yazmine Laroche: Je vous remercie de votre question.

Nous avons lancé le Défi des villes intelligentes il y a quelques mois, et nous sommes très fiers d'avoir reçu toutes les candidatures en date du 24 avril. Je crois que nous en avons reçu au-delà de 100. Le Défi des villes intelligentes vise à déterminer quels sont les grands défis des collectivités ou des communautés et comment la technologie peut aider à les relever.

Chaque communauté décide du défi qu'elle veut relever. C'est à elle de nous dire comment elle utilisera la technologie pour relever ce défi. Ce pourrait être un système intelligent, des véhicules autonomes, un meilleur système d'aide sociale, un élément lié aux changements climatiques ou un outil qui aiderait à améliorer la qualité de vie des personnes handicapées. Le but est de trouver de nouvelles façons d'améliorer nos villes et nos collectivités en recourant à la technologie.

● (1705)

M. Angelo Iacono: Pensez-vous que ce défi va permettre de concevoir des infrastructures plus connectées, donc plus adaptables et adaptées aux changements?

Mme Yazmine Laroche: Je pense que c'est fort possible, mais cela va dépendre de la nature des demandes que nous allons recevoir. Je ne les ai pas encore vues.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Je cède le reste de mon temps de parole à M. Hardie.

[*Traduction*]

M. Ken Hardie: J'ai un commentaire rapide à faire à l'intention de mon honorable collègue de l'autre côté, à propos des postes de péage. Les péages ont une autre fonction que de simplement générer des recettes. Je sais par expérience personnelle que leur rôle consiste aussi à gérer la demande: les péages variables peuvent être utilisés pour encourager l'utilisation de la route à un moment de la journée et pas à d'autres. C'est une bonne stratégie, en particulier parce qu'il s'agit de routes ou de ponts transfrontaliers...

Donc, nous avons trois enveloppes: l'enveloppe pour les transports, l'enveloppe pour les installations écologiques et l'enveloppe pour l'infrastructure sociale. Y a-t-il eu beaucoup de demandes en ce qui concerne l'enveloppe de financement pour l'infrastructure écologique, en particulier au sein des collectivités qui ont reconnu avoir des difficultés relativement aux changements climatiques?

Mme Yazmine Laroche: Voulez-vous dire, dans le budget 2016 ou dans le budget 2017?

M. Ken Hardie: Les deux, puisque, comme je l'ai dit, l'énorme quantité d'argent dont il est question ici est essentiellement répartie entre ces trois enveloppes.

Je me demandais si les collectivités ont commencé à reconnaître l'impact des changements climatiques et si elles comptent utiliser de l'argent pour lutter contre cela.

Mme Yazmine Laroche: Le budget de 2016 prévoyait deux réserves pour cela. L'une concernait l'eau potable et les eaux usées, et l'autre, le transport en commun. Il y a eu énormément de demandes pour les deux, et nous avons déjà affecté 95 % des fonds à l'échelle du pays. Cela démontre sans aucun doute que les gens veulent améliorer les résultats.

M. Ken Hardie: On devrait s'y attendre, bien sûr, mais en ce qui concerne les changements climatiques, il y a aussi la résilience face aux inondations, aux incendies, etc. À l'échelle du pays, reconnaît-on que c'est un problème? Est-ce qu'il y a des demandes de financement pour ce genre de projet?

Mme Yazmine Laroche: Il y a beaucoup de demandes pour ce genre de financement, et l'un des programmes que nous allons lancer — prochainement, espérons-le — est le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophe. Ce fonds a été conçu justement à cette fin. Les projets qui s'inscrivent dans le cadre du programme visent à aider les collectivités à s'adapter aux problèmes pressants que sont les inondations et les catastrophes naturelles et à améliorer la résilience des collectivités. Les collectivités, les provinces et les territoires ont manifesté énormément d'intérêt.

M. Glenn Campbell: J'aimerais attirer votre attention sur une autre initiative clé qui a été annoncée et qui a fait beaucoup de vagues, l'initiative des terrains portuaires de Toronto. Cette initiative de lutte contre les changements climatiques prévoit le déplacement d'une rivière pour laisser plus d'espace aux aménagements. Il s'agit d'un projet de lutte contre les changements climatiques ainsi qu'un projet d'assainissement, qui repose sur la collaboration entre le Canada, l'Ontario et la collectivité. Je sais que d'autres provinces comptent prendre exemple sur l'Ontario pour voir ce qu'il est possible de faire grâce à l'enveloppe des infrastructures vertes.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Madame Sansoucy, avez-vous d'autres questions?

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Oui, bien sûr, j'en ai toujours.

À Saint-Hyacinthe, nous sommes très fiers d'avoir été des précurseurs en matière de biométhanisation. Maintenant, l'ensemble des matières et des résidus organiques des différentes entreprises agroalimentaires de la ville sont dirigées vers des biodigesteurs.

Dans le cadre du programme des infrastructures vertes, quel soutien apporte-t-on pour qu'on se tourne de plus en plus vers les énergies renouvelables au Canada?

● (1710)

Mme Yazmine Laroche: Cela fait partie du but visé. Nous ne cherchons pas seulement à soutenir la résilience, mais aussi à aller vers des infrastructures plus vertes.

Je pense que mon collègue M. Fortin a plus de détails à ce sujet.

M. Marc Fortin: Oui, certainement.

Vous avez donné de bons exemples. Nous avons travaillé avec la province de Québec, entre autres, en ce qui concerne trois ou quatre projets de biométhanisation.

Il y en a un à Laval et un autre sur la rive-sud de Montréal, je crois. C'est le genre d'expériences et de projets que le Fonds vert permet de soutenir.

Je m'excuse de revenir un peu à la procédure. Ce sont les provinces et les territoires, en collaboration avec les municipalités, qui décident de donner la priorité à ces projets lorsqu'ils font une demande à Infrastructure Canada. Les critères des fonds ou des enveloppes vertes que nous avons créés permettent assurément de soutenir ce type de projets, si les provinces et les territoires leur donnent la priorité.

Mme Brigitte Sansoucy: Je sais bien que ce sont les provinces qui établissent les priorités de ces projets, mais tantôt, vous avez parlé d'aide à la conception des plans de gestion des actifs. Il peut aussi s'exercer un leadership pour inciter les municipalités à penser autrement, q ce qu'il faut faire quand il s'agit d'énergies renouvelables. Il faut amener les municipalités à penser autrement. Pour avoir oeuvré dans le milieu municipal, je sais que le changement n'est pas facile.

M. Marc Fortin: Tout à fait. Tous ces projets sont admissibles.

Mme Brigitte Sansoucy: D'accord.

Plus tôt, le ministre a dit que, pour les municipalités de moins de 5 000 habitants, il y avait une contribution de 60 % du fédéral et de 33 % du provincial. Je représente 22 municipalités de moins de 5 000 habitants. Quand je parle aux gens de cela, ils n'ont aucune idée de ce dont je parle.

Quels moyens prendra-t-on pour que les municipalités soient au courant de ces nouvelles mesures?

Mme Yazmine Laroche: Cela fait partie de nos négociations d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires. Normalement, une fois que les ententes sont signées, nous affichons toutes les modalités sur notre site Web. Nous vous invitons tous à consulter notre site Web.

Mme Brigitte Sansoucy: Je pense que vous n'êtes pas...

C'est déjà fini?

[*Traduction*]

La présidente: Il aurait fallu vous donner tout le temps de parole aujourd'hui pour que vous ayez toutes les réponses à vos questions. Nous devons prendre quelques minutes pour les travaux du Comité.

Je veux remercier les représentants et les responsables du ministère. Merci beaucoup, vous avez fourni des renseignements très utiles au Comité.

Nous allons prendre une courte pause, le temps de passer à huis clos. Merci.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca